Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 96

«ПОНИ»
И ЭЛЕКТРОФУРГОНЫ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00096
9 772618 724302

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 96, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 200 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 16.04.2020.
Дата выхода в свет: 08.10.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © РИА Новости; 7 (вверху) © Белозеров Юрий/Фотохроника ТАСС, (внизу слева) © РИА Новости, (внизу справа) Вадим Контратьев/Wikimedia Commons; 8 (вверху) © Созинов Виталий/Фотохроника ТАСС, (внизу) © akg-images; 9 (вверху) © AP Photo/Udo Weitz, (внизу) © ТАСС; 10 (вверху) © Riley from Christchurch, New Zealand/Wikimedia Commons, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © Ecogarf/Wikimedia Commons, (в середине) © ТАСС, (внизу) © Spanish Coches/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка накладки левой центральной стойки

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

«Пони» и электрофургоны

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Мечта 1990-х: «Опель Омега»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

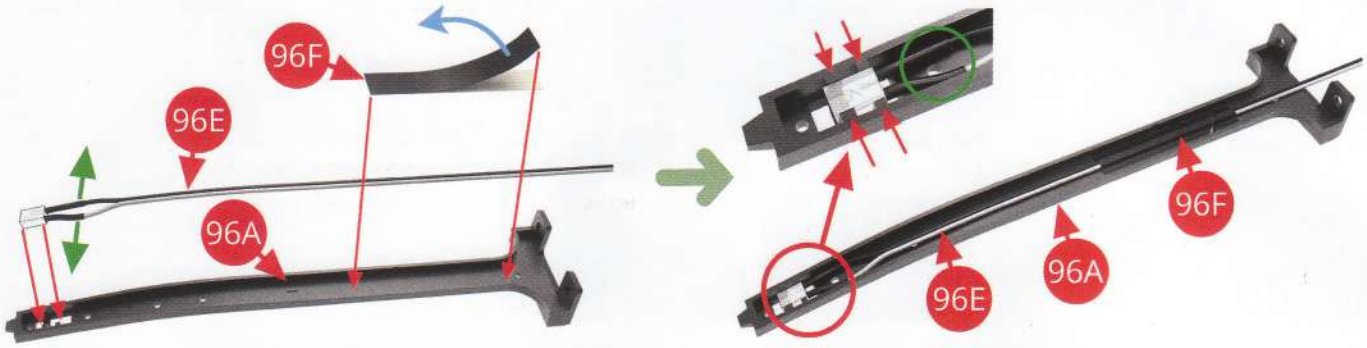
Сборка накладки левой центральной стойки

Используя полученные с этим номером детали, соберите накладку левой центральной стойки салона вашей модели ВАЗ-2101.

- 96A Накладка левой центральной стойки
- 96B Ремень безопасности
- 96C Плафон левой лампы салона
- 96D Накладка передней левой боковины
- 96E Кабель левой лампы салона
- 96F Изолента
- CP Винт М1,7 × 3,0 мм (2 шт.)
- BP Винт М1,7 × 5,0 мм (2 шт.)

Схема сборки

1



Раздвиньте два черных провода (зеленые стрелки) и установите прямоугольный светодиод кабеля левой лампы салона 96E между выступами верхней части накладки левой центральной стойки 96A (на втором рисунке четыре красные стрелки слева). Зафиксируйте кабель левой лампы салона 96E на накладке левой центральной стойки 96A изолентой 96F , отделив ее от подложки (голубая стрелка).

2

Закрепите ремень безопасности 96B на накладке левой центральной стойки 96A винтом BP и винтом CP.

3

Установите плафон левой лампы салона 96C на накладку левой центральной стойки 96A.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Пони» и электрофургоны

Начав в 1974 году практически с нуля, конструкторы Бюро электрических машин ВАЗа добились впечатляющих успехов. За неполные 10 лет они создали несколько вполне работоспособных конструкций электромобилей, пригодных для серийного производства.

Из-за недостаточной мощности, больших массы и объема аккумуляторных батарей было возможно создание лишь небольших электромобилей городского типа, предназначенных для перевозки пассажиров и грузов на небольшие расстояния.

ВАЗ-1801 «Пони»

В 1979 году возникла идея создать открытый четырехместный электромобиль для обслуживания выставок, курортов, парковых зон и других объектов, где бывает много людей, а значит, бензиновые выхлопы и шум автомобилей неуместны. Идея возникла неслучайно. По сути, это была попытка оптимизировать саму идею электропривода. Слабым звеном электромобилей являлись аккумуляторы. Увеличилась их емкость, но сделать батареи существенно легче и компактнее не удавалось. Для эффективного использования электропривода необходимо было максимально облегчить саму несущую основу, кузов машины. Напрашивалась открытая ажурная конструкция для эксплуатации в теплое время года. Успешное применение электрофургона в народном хозяйстве создавало запас «идеологической прочности», позволявший конструкторам спокойно работать. Кроме того, Советский Союз жил в предвкушении Олимпиады-80: возводились гигантские спортивные объекты, на которых электроэкипажи оказались бы весьма кстати.

В качестве несущей основы решили использовать стальную раму сложной пространственной конструкции. С одной стороны, именно на нее ложилась основная силовая нагрузка, поэтому она должна была

Легковой городской открытый электромобиль ВАЗ-1801 «Пони». 1993 год.

обладать запасом прочности. С другой – ее следовало сделать максимально легкой, дабы не экономить на массе аккумуляторов. На «Пони» были установлены два аккумулятора и электромотор ПТ-125, который располагался в районе задней оси. Батарею никель-цинковых элементов 80НЦ-125 разбили на две равные части (примерно по 180 кг каждая), которые смонтировали в переднем и заднем отсеках. Заднюю подвеску разработали оригинальную – независимую, на трубчатых продольных рычагах, – а переднюю позаимствовали у еще не существовавшего ВАЗ-2108. Будущая «восьмерка» поделилась с «Пони» и реечным рулевым управлением.

К Олимпийским играм в Москве выпустить «Пони» не успели и о них... забыли. Реанимировать проект решили в преддверии выставки «Автопром-84», посвященной 60-летию отечественного автомобилестроения. Оба модернизированных экземпляра «Пони» успешно дебютировали на выставке. На них была возложена важная миссия – катать по территории экспозиции высокопоставленных гостей.

Развозные грузовички

В 1980 году Бюро электрических машин работало примерно над десятком различных проектов. Готовился серийный запуск ВАЗ-2102Э, дорабатывалась ходовая часть ВАЗ-1801 и т. д. Главной же разработкой года стал проект ВАЗ-2802, который включал в себя два абсолютно разных электромобиля.

Первый (ВАЗ-2802-01) представлял собой бортовой грузовичок с одноместной кабиной. Несущая конструкция была выполнена из алюминия, что позволило обеспечить неплохую грузоподъемность – 450 кг. Запас

Опытный образец электромобиля ВАЗ-2802, предназначенный для перевозок до 500 кг грузов в городских кварталах. 1983 год.

Опытный легковой автомобиль с открытым кузовом ВАЗ-1801. Тольяттинский автосалон. 2012 год.

Модель грузового автомобиля ВАЗ-2802. 1993 год.

Опередивший время

Проект ВАЗ-2702 опередил свое время. Себестоимость его в массовом производстве была бы неподъемной. Только по двум позициям – алюминиевому кузову и аккумуляторным батареям – машина получалась буквально золотой!

Заправка электромобилей на автокомбинате №34. 1984 год.

В 1981 году, используя свой опыт работы над проектом ВАЗ-2802, инженеры «электрического» подразделения АвтоВАЗа приступили к созданию новой модели – электрофургона малой грузоподъемности ВАЗ-2702. Машина должна была заниматься регулярной развозкой небольших товаров в крупных городах. На этот раз развесовка по осям была просчитана хорошо, дабы не допустить ошибок, как в случае с ВАЗ-2802-02. При этом от стальной основы решили отказаться, разработав для нового фургона легкую и прочную раму преимущественно из алюминиевого сплава. Электромобиль оборудовался кузовом с доступом через заднюю и правую боковую двери. Последняя поднималась вверх, как жалюзи. Кроме закрытого фургона, на платформе ВАЗ-2702 был выпущен бортовой тентованный грузовик. До 1985 года на АвтоВАЗе собрали 10 таких электромобилей, а затем работы по проекту были свернуты.

хода достигал 130 км. Главным недостатком электрогрузовичка оказалось неудачное распределение массы. Задняя (ведущая) ось была недогруженной – на снегу или даже на траве пустой грузовик не мог тронуться.

Второй прототип (ВАЗ-2802-02) имел другой дизайн: электрофургон получил вагонную компоновку и пластиковый кузов. Однако привлекательная с точки зрения дизайна «кубическая» кабина оказалась неудобной. Из-за сложной формы дверных окон стекла в них не опускались. В угоду экономии электроэнергии в кабине не было отопительной и вентиляционной системы – пришлось делать отверстия в крыше. В отличие от алюминиевого ВАЗ-2802-01, этот фургон имел тяжелые стальные детали, и в итоге оказалось, что грузоподъемность ВАЗ-2802-02 составляла менее 100 кг. Тем не менее фургон ВАЗ-2802-02 успешно трудился на главном конвейере ВАЗа, подвозя горячее питание прямо к рабочим местам.

Автомобиль ВАЗ-2702 на выставке «Автопром-84». 1984 год.

Мечта 1990-х: «Опель Омега»

Массовый импорт автомобилей в Россию начался в начале 1990-х годов. На этом этапе он осуществлялся в основном «серыми» дилерами и частными лицами, которые сами пригоняли себе автомобили из-за рубежа. В основном это были подержанные иномарки в возрасте от 5 до 8 лет.

Презентация нового автомобиля «Опель Омега» в Германии. 1994 год.

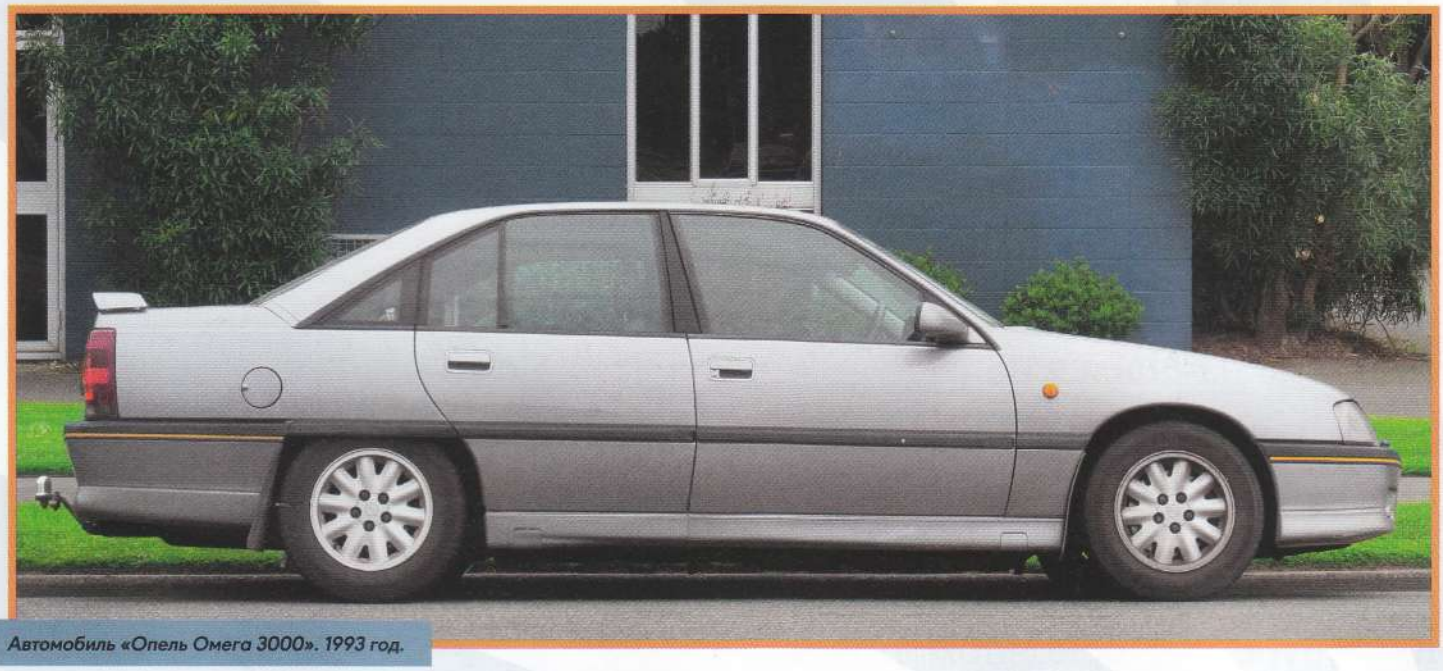
Рабочие автомобильного завода в Рюссельсхайме проводят осмотр автомобиля «Опель Омега». 1999 год.

Особое внимание уделялось моделям бизнес-класса, которым у нас соответствовал средний класс. В этом сегменте отечественный автопром имел только одну модель – «Волгу», которая до того времени в розничную продажу практически не поступала.

Легенда бизнес-класса

Наиболее востребованными российским потребителем в 1990-е годы в сегменте бизнес-класса были модели «Ауди 100» (Audi 100), «Фольксваген Пассат» (Volkswagen Passat), «Форд Скорпио» (Ford Scorpio) и «Опель Омега» (Opel Omega). Ставшая доступной (все запреты на реализацию физическим лицам были сняты) «Волга» на фоне подержанных иномарок смотрелась откровенно убого. И это при том, что, например, «Опель Омега» первого поколения и ГАЗ-24-10 – ровесники! Такое случается, когда важен не результат, а процесс. Однако поговорим об «Омеге».

Идея замены популярного «Опеля Рекорд» (Opel Record) новым еще более успешным автомобилем родилась осенью 1981 года. В целом около 2 млрд марок – беспрецедентная сумма



Автомобиль «Опель Омега 3000». 1993 год.

в истории компании – были инвестированы в развитие и линии для производства новой модели. Это показывает, насколько важно было фирме вновь отвоевать существенную долю рынка в бизнес-классе.

Седан бизнес-класса «Опель Омега», выпуск которого начался в Германии в 1986 году, пришел на смену модели «Рекорд» (Rekord). Покупателям предлагались версии с кузовами седан и универсал. В конструкции заднеприводной «Омеги» были применены новейшие на тот момент технологии: электронное управление двигателем, АБС, бортовой компьютер, электронная система диагностики.

Автомобиль оснащался бензиновыми рядными четырех- и шестицилиндровыми моторами объемом от 1,8 до 3 л (83–230 л. с.) и турбодизелями объемом 2,3 л (73–101 л. с.) У мощных версий с шильдиком «Ирмшер» (Irmscher) были двигатели объемом 3,6 и 4 л, развивавшие мощность от 199 до 272 л. с. В 1991 году появился «Опель Омега Лотус» (Opel Omega Lotus) с 377-сильным турбомотором объемом 3,6 л. В Великобритании эта модель называлась «Воксхолл Карлтон» (Vauxhall Carlton),

Австралийский наследник

В 2000 году в Австралии, на фирме «Хольден» (Holden), началось серийное производство автомобилей на базе «Омеги»: второго поколения с мотором V8 мощностью 315 л. с. Внешне восьмицилиндровую «Хольден Омега» отличают немного измененная решетка радиатора, темная задняя оптика, 17-дюймовые шестилучевые литые диски, ну и, конечно же, правый руль. Коробка передач – только автоматическая, четырехступенчатая. Максимальная скорость машины ограничена электроникой на уровне 250 км/ч. Разгон до 100 км/ч занимает менее 7 секунд.

Немецкий автомобиль «Опель Омега B» на салоне «Автоэкзотика». 2011 год.

а в Бразилии – седан «Шевроле Омега» (Chevrolet Omega) и универсал «Супрема» (Suprema).

Модели сопутствовал успех, в 1987 году «Омега» получила престижный европейский титул «Автомобиль года». В Германии же применительно к ней появилась поговорка, которую можно перевести как «Много автомобиля за небольшие деньги». Однако не все было так радужно – «Омега» долгие годы занимала одно из последних мест в номинации «надежность». Автомобили этой модели во всей Европе были частыми посетителями СТО и не всегда с первого раза могли пройти годовое техническое освидетельствование. По-настоящему зрелая конструкция была создана только в 1989 году.

Панель управления первой «Омеги». Современная фотография.

Дальше – лучше

В начале 1990-х модель обновили и с 1994 года начали выпускать «Опель Омега» в обновленном кузове. Небольшой рестайлинг коснулся передка машины. Немного изменились передние крылья, бамперы, решетка радиатора стала хромированной, по бокам автомобиля начали устанавливать широкие молдинги. Изменились цветовые гаммы автомобилей. Бамперы и зеркала стали красить в цвет кузова. Комплектацию пополнили двухзонный климат-контроль, автокорректор фар, штатный ксеноновый свет, задняя солнцезащитная шторка, музыкальная система 4+1 с CD-чейнджером, кожаный салон.

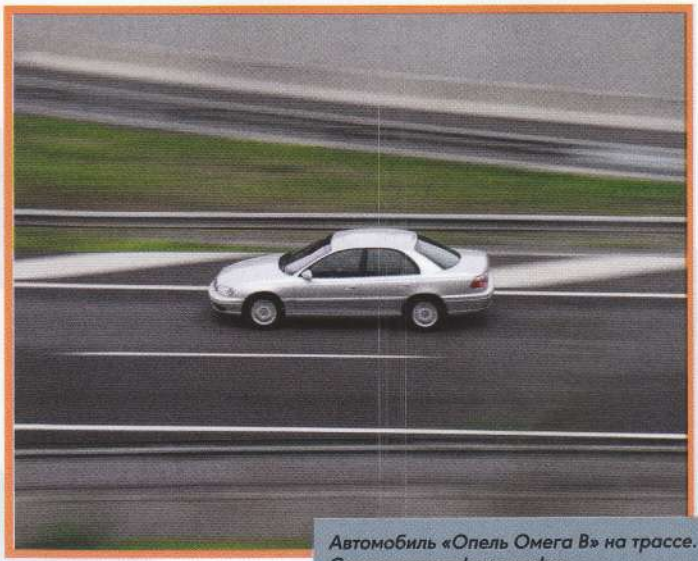
В модельном ряду были версии с рядными двухлитровыми моторами (116–136 л. с.) и V-образными «шестерками» объемом 2,5 и 3 л, развивавшими 170 и 211 л. с. соответственно. Турбодизелей было два: объемом 2,0 и 2,5 л и мощностью 101 и 133 л. с. соответственно.

На рюссельхаймском заводе «К 130» 260 промышленных роботов и 50 сварочных прессов полностью автоматически собирают кузовы моделей «Опель Сенатор», «Опель Омега» и «Опель Вектра». 1999 год.

В 1999 году «Омега B» (Omega второго поколения) была подвергнута рестайлингу. Снаружи были изменены формы багажника и задних фонарей (они стали более современными), а также форма капота и переднего обвеса (решетка радиатора, например, теперь стала неотъемлемой частью капота). Также кузовные детали стали дополнительно обрабатывать в заводских условиях (цинковать), за счет чего повысилась коррозионная стойкость кузова и его деталей. Основные же изменения претерпели линейка двигателей и интерьер.

У двигателей немного увеличили рабочий объем путем расточки цилиндров и избавили от «детских болезней», присущих предыдущим моделям двигателей «Экотек» (Ecotec). Интерьер, так же как и экстерьер, стал более современным: более рубленые линии, чуть больше пластика, кнопок и индикаторов. Появился полноценный мультифункциональный руль. Бортовой компьютер можно было заказать в цветном исполнении с навигацией. В максимальную комплектацию стали входить датчики света и дождя.

26 июня 2003 года около полудня был собран последний «Опель Омега», после чего конвейер был остановлен. Всего было выпущено 797 011 автомобилей этой марки.

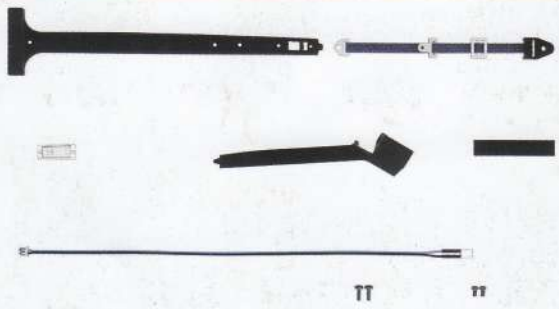


Автомобиль «Опель Омега B» на трассе. Современная фотография.

В НОМЕРЕ 97

- СБОРКА НАКЛАДКИ ПРАВОЙ ЦЕНТРАЛЬНОЙ СТОЙКИ
- УОЛТЕР ПЕРСИ КРАЙСЛЕР: ХОЗЯИН СВОЕЙ СУДЬБЫ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- НАКЛАДКА ПРАВОЙ ЦЕНТРАЛЬНОЙ СТОЙКИ
- РЕМЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ
- ПЛАФОН ПРАВОЙ ЛАМПЫ САЛОНА
- НАКЛАДКА ПЕРЕДНЕЙ ПРАВОЙ БОКОВИНЫ
- КАБЕЛЬ ПРАВОЙ ЛАМПЫ САЛОНА
- ИЗОЛЕНТА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!